



ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

ผู้ประสานงานพัฒนาเครือข่ายวิชาการความ
ปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ภาคใต้

โดย

วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์

กุมภาพันธ์ 2553

ถอดบทเรียนจากพี่เลี้ยงภาคใต้

จังหวัดชุมพร

จังหวัดชุมพรเป็นจังหวัดเล็ก ๆ ที่เป็นประตูทางผ่านภาคใต้ มีเขตพื้นที่การปกครอง 8 อำเภอ มีเส้นทางสายหลักเชื่อมถนนระหว่างจังหวัดไปจังหวัดอื่นประมาณ 200 กิโลเมตร มีปริมาณการใช้เส้นทางถนนในแต่ละวันจำนวนมาก ก่อนเริ่มดำเนินการสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในปี 2551 จากข้อมูลสำรวจ พบว่า โดยเฉลี่ยมีผู้เสียชีวิต 16 คนต่อเดือน มีผู้บาดเจ็บ 70 คนต่อเดือน

สถิติการเกิดอุบัติเหตุผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ
ประจำอำเภอปีงบประมาณ 2551 (ค.ศ.50 - ค.ศ.51)

อันดับ	ชื่ออำเภอ	จำนวนอุบัติเหตุผู้เสียชีวิต	จำนวนผู้เสียชีวิต(คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บ	
				ชาย	หญิง
1	เมืองชุมพร	202	30	84	140
2	หลังสวน	90	24	81	68
3	สวี	35	15	62	10
4	ท่ามะขาม	70	26	58	34
5	ปะทิว	25	4	23	16
6	ปะทิว	60	20	65	17
7	ปะทิว	10	3	8	1
8	ปะทิว	13	11	17	0
9	ปากน้ำชุมพร	10	1	14	2
10	บ้านวิสัยเหนือ	15	6	14	16
11	ปากน้ำหลังสวน	4	1	2	1
12	นาสัก	13	6	9	1
13	ปะทิว	30	17	24	17
14	บ้านนาอันเนื่อง	25	13	21	16
15	บ้านนาอันเนื่อง	15	6	4	15
16	ปะทิว	0	0	0	0
รวม		577	187	486	354

ที่มา : นโยบายและแผน ตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร เฉลี่ยมีผู้บาดเจ็บ 70 คน/เดือน เฉลี่ยมีผู้เสียชีวิต 16 คน/เดือน

ส่วนใหญ่พื้นที่เสี่ยง คืออำเภอเมืองและอำเภอหลังสวน หลังจากดำเนินโครงการในปี 2552 พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงเหลือเฉลี่ย 12 คนต่อเดือน และผู้บาดเจ็บ 36 คนต่อเดือน ส่วนผู้เสียชีวิตถ้าเทียบเป็นรายปี ในปี 2550 เสียชีวิต 147 คน ในปี 2552 เป็น 157 คน ซึ่งในปี 2553 คาดว่าจะมีแนวโน้มน่าจะลดลง

จังหวัดชุมพร ได้กำหนดตัวชี้วัดของการดำเนินโครงการฯ ดังนี้

1. อัตราการการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มากกว่า 70%
2. อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยที่นั่งรถตอนหน้ามากกว่า 70%
3. อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรลดลง 10% จากปี 2551 และการบาดเจ็บลดลงจากปี 2551 10%

จากการสำรวจการเปิดไฟในการขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัยเมื่อวันที่ 12 ธันวาคมที่ผ่านมาพบว่า พฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉลี่ยร้อยละ 80 ขึ้นไปเปิดไฟหน้ารถขณะขับขี่และสวมหมวกนิรภัยและรัดคาง ร้อยละ 10 ไม่รัดคาง ร้อยละ 5 ไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ซ้อนท้ายยังมีส่วนน้อยที่สวมหมวกนิรภัย

ส่วนในการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขี่รถยนต์โดยร้อยละ 60 ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย ผู้นั่งคอนหน้าร้อยละ 80 ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย พฤติกรรมผู้ขับรถยนต์โดยสารและผู้นั่งคอนหน้ารถยนต์โดยสาร โดยเฉลี่ยร้อยละ 90-100 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย



ตามสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด เวลาการปฏิบัติงานจึงเน้นไปที่รถจักรยานยนต์ การถอดบทเรียนของขบวนการของการทำงานของชุมชนได้คัดลอกกรอบแนวคิดจากนายแพทย์ระพีพงศ์ จินวงษ์ มาเป็นกรอบในการนำเสนอ ดังนี้ คือ เมื่อได้งบประมาณจาก

สสส. ได้นำมาจัดประชุมทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ โดยมีปภ.เป็นศูนย์กลางติดต่อสื่อสารอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับจังหวัดได้ตั้งตัวชี้วัด ร้อยละความสำเร็จของการลดระดับอุบัติเหตุทางถนน เป็นค่าเป้าหมายในการปฏิบัติงานตามคำรับรองปฏิบัติราชการ และทางจังหวัดชุมพรได้มีการตั้งคณะทำงาน โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธาน โดยใช้ Back Sports คือการนำจุดที่เกิดอุบัติเหตุมาลง Plot ในแผนที่ แล้ววิเคราะห์ข้อมูลถึง จุดที่เกิดขึ้น จุดเสี่ยง สาเหตุบริเวณใดที่แก้ไขได้ทันที บริเวณใดที่ต้องมีการประสานหน่วยงาน ซึ่งการประชุมที่ผ่านมา (จบ 1 แส่นบาท) ก็มีกรณีศึกษาของ Macro ซึ่งเป็นร้านค้าปลีกค้าส่งที่มาตั้งใหม่ บริเวณที่ตั้งเป็นจุดเสี่ยงทางโค้ง

จากการที่ตั้งคณะทำงานและตัวชี้วัด ส่งผลให้เกิดการประชุม โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ มีการสำรวจจุดเสี่ยงก่อนที่จะดำเนินการ เมื่อพบจุดเสี่ยงก็จะ Plot ลงในแผนที่ จุดใดบ้างที่สามารถแก้ไขได้ ตัวอย่าง Back Sports ของ สภ.เมือง ไตรมาสแรกเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุที่เกิดการเสียชีวิตในไตรมาส 2 ไม่มีเกิดอุบัติเหตุอีก เช่น สี่แยกปฐมพร โดยผู้บริหาร(ตำรวจ) ถือเป็นนโยบายว่า จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ ถือว่าเป็นความผิด ในไตรมาส 3 จะเปลี่ยนจุดไปจุดเสี่ยงอื่น เช่นบริเวณสี่แยกท่าแซะ การจราจรค่อนข้างจะหนาแน่น และจะอย่างไรไม่ให้จุดนี้เป็นจุดเสี่ยงอุบัติเหตุช่วงเทศกาลเกิดบ่อยครั้ง ทางแขวงจึงนำแผงกั้นมาวางช่องทางออก พบว่าการวางแผงกั้นแบลิเออร์ช่องทางออก ทำให้ในช่วงเทศกาลไม่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งได้มีการขยายแนวคิดนี้ไปใช้ในพื้นที่จุดเสี่ยงบริเวณอื่น เช่นบริเวณ โค้งหนองจิก

นอกจากนี้จังหวัดชุมพร มีการดำเนิน โครงการนักสืบนำร่องสู่อุบัติเหตุ โดยเริ่มนำร่องใน บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และมีผู้เสียชีวิต ซึ่งพบว่า ทางถนนแผ่นดินหมายเลข 41 บริเวณที่เกิดเหตุบ่อยคือบริเวณถนนสายท่าแซะ มีอุบัติเหตุใหญ่ 2 ครั้ง คือ เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2552 เกิดรถชนกัน 5 คัน สาเหตุคือรถบัสเบรคกะทันหันและอย่างแรง เกิดการชน รวมแล้ว 5 คัน อีกกรณีหนึ่งเป็นทางขึ้นกรุงเทพฯ รถบัสกรุงเทพฯ – ภูเก็ต ซึ่งขณะที่เดินทางไปกรุงเทพฯ รถทัวร์ขับหลบรถสิบล้อ ทำให้ตกลงตลิ่งกลาง ไม่มีผู้บาดเจ็บ สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุดังกล่าวคือ คนขับหักหลบรถ และบริเวณข้างทางมีร้านขายของ คณะทำงานฯมีการลงพื้นที่ เพื่อสำรวจและพูดคุยถึงปัญหา ทำแผนขึ้นไปเพื่อที่จะมาแก้ไขปัญหาร่วมกัน

การแก้ไขจึงมีการนำป้ายเตือนไปจัดวางไว้ ทำหมุนสะท้อนแสง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินงาน อีกเส้นทางหนึ่งคือเส้นทาง 4058 เป็นเส้นทางแยกน้ำพุ มีอุบัติเหตุ 4 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1 คน และบาดเจ็บสาหัส 1 คน บาดเจ็บเล็กน้อย 4 คน สาเหตุจากความประมาท เนื่องจากถนนมีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ ผู้ใช้ถนนมีความเคยชินต่อสภาพเดิม และขับรถด้วยความเร็ว จุดเสี่ยงนี้ ได้ประสานงานกับทางหลวงชนบทซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ จัดทำป้าย และไฟสัญญาณจราจร นอกจากนี้มีการประสานงานกับ อบต. ในพื้นที่ แต่ทางประชาชนยังมีพฤติกรรมเดิม ๆ อยู่ จึงวางแผนร่วมกับตำรวจในโครงการ 365 วันตั้งจุดตรวจบริเวณนี้ และประสานหน่วยงานราชการ เช่น ปก. อบต. อบจ. ขนส่ง ไปร่วมประชาสัมพันธ์

บทสรุปจากจังหวัดชุมพร

จุดเริ่ม

เริ่มด้วยข้อมูลเดิม มาเป็น MIS – นักสืบอุบัติเหตุ

หลักการ/แนวคิด

ชักชวน เชื่อม เชียร์ ชื่นชม จุดชนวนคิด ช้อน เช็ก

เน้นการป้องกันก่อนการเกิดเหตุการณ์

กระบวนการ

ใช้สารสนเทศ ตัวชี้วัดการทำงานเป็นตัวเชื่อม

สร้างทีมกลาง ทีมพื้นที่ ทำงานแบบสหสาขา ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ

นำเรื่องเล็กๆในพื้นที่ไปเชื่อมเป็นนโยบาย

จุดเด่น

เริ่มต้นจากต้นทุนเดิมของแต่ละภาคี เช่น แผนที่อุบัติเหตุของตำรวจ

จังหวัดนครศรีธรรมราช

จังหวัดนครศรีธรรมราชได้เริ่มจากการศึกษาบริบทของปัญหาสำรวจจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภัยคุกคาม โดยสรุปการศึกษาบริบทของปัญหา (ปี 2538 – 2551) มีดังนี้

S: มีฐานข้อมูลที่บอกบริบทของปัญหา มีทีม

W: ยังไม่สามารถทำให้ผู้บริหารเห็นความสำคัญและศักยภาพของทีม

O: มีงบจากสอจร มีบุคลากรที่มีศักยภาพ และน่าเชื่อถือ

T: ขาดเวทีนำเสนอ ขาดระบบการประเมินผล

จากนั้นจึงมีการวางแผนให้ชัดเจน โดยใช้ข้อมูลที่มีอยู่ โดยมีเคล็ดลับการสร้างเสน่ห์ให้ข้อมูล ดังนี้

- มีกลวิธีในการเข้าถึง
- สร้างจุดเด่น
- มีจุดขาย (น่าสนใจ เบาๆ แต่มีน้ำหนัก)

ตัวอย่าง

- ทำนายดวงเมืองปีใหม่
- เอาเหตุการณ์จริงมานำเสนอ
- นำนักเรียนพบผู้ว่า

การนำเสนอเน้นให้เห็นความสำคัญ มีน้ำหนัก และให้เห็นปัญหาร่วมกัน โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายให้ชัดเจน จังหวัดนครศรีธรรมราชจึงเน้นในกลุ่มนักเรียน โดยเฉพาะเด็กนักเรียนที่เป็นเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับขี่มอเตอร์ไซด์ และส่วนใหญ่จะบาดเจ็บเนื่องจากการไม่สวมหมวก

ผู้บริหารระดับสูง (ผู้ว่าราชการจังหวัด) จึงมีนโยบายในเรื่องหมวกกันน็อก โดยเริ่มที่เด็กนักเรียน การดำเนินงานโครงการฯ ใช้การประสานงานจากหน่วยงานในระดับต่างๆ ได้แก่

ผู้ประสานงานระดับผู้นำ/ผู้บริหาร ได้แก่ ท่านรองผู้การณ

ผู้ประสานข้อมูล คือ นายแพทย์ต่อพงษ์ (แพทย์ประจำโรงพยาบาลมหาราช)

ผู้ประสานเครือข่าย คือ ปภ.

นอกจากนี้จังหวัดนครศรีธรรมราชได้รักษาและขยายภาคี โดยการให้การประมุขวงเล็กๆ โดยการทำงานจะมีการประเมินทุกระยะ

ตัวอย่างการดำเนินงาน เรื่องคลินิกจำลอง จากการสอบสวนอุบัติเหตุแล้ว พบว่าปัญหาของเกิดจากที่หน่วยกู้ภัย ไปจอดรถซ้อนคันปิดเลนส์จราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนขึ้นในพื้นที่

ทีมคลินิกจำลองอุบัติเหตุต่างๆ ใช้เวทีคณะป้องกันอุบัติเหตุจราจรกำหนดมาตรการสำหรับออก
รับเหตุของหน่วยกู้ชีพฯ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรซ้ำซ้อน ซึ่งข้อมูลเหล่านั้นทำให้เกิด
Action ได้ ภาควิชาที่มีความพร้อม

บทสรุปจากจังหวัดนครศรีธรรมราช

จุดเริ่ม

วิเคราะห์ข้อมูลที่มีอยู่ เริ่มที่กลุ่มเสี่ยง

หลักการ/แนวคิด

INN : Individual, Node, Network

กระบวนการ

ศึกษาบริบทของปัญหา วางเป้าหมายให้ชัดเจน

สร้างเสน่ห์ให้ข้อมูล มีจุดขาย (น่าสนใจ เบาๆ แต่มีน้ำหนัก) ตัวอย่าง เช่น ทำนายดวงเมือง

ปีใหม่ เอาเหตุการณ์จริงมานำเสนอ นำนักเรียนพบผู้ว่า

หาผู้ประสานและเชื่อมโยง รักษาและขยายภาคี

ประเมินผลงานเป็นระยะ

จุดเด่น

ผู้บริหารระดับสูง(ผู้ว่าราชการจังหวัด)ให้ความสำคัญ

การนำเสนอข้อมูล(สดใหม่ เทคนิค จังหวะ)สามารถทำให้ผู้บริหารสนใจ

จังหวัดระนอง

จากสถานการณ์อุบัติเหตุ พบว่า ร้อยละ 30 ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่เข้ารับการรักษาใน รพ.ระนอง อยู่ในกลุ่มอายุ 10 -19 ปี ร้อยละ 29 ของผู้เสียชีวิต อยู่ในกลุ่มอายุ 20 -29 ปี รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 72.50 และร้อยละ 91.50 ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อศึกษาข้อมูลเชิงลึก พบว่านักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคระนอง ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางมาวิทยาลัย และเกือบทุกคนขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถย้อนศร และขับขี่ในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย และนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคระนองเป็นกลุ่มที่มีสถิติการบาดเจ็บมากที่สุด จึงเป็นที่มาของการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย

การดำเนินการ โครงการพัฒนาเครือข่ายเพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดระนอง เริ่มจากการประชุมทีมคณะทำงาน จากนั้นเชิญคณะทำงานเข้าพบท่านผู้อำนวยการวิทยาเทคนิค กำหนดกิจกรรมร่วมกัน คือ อบรมวิทยากรต้นแบบและบังคับใช้กฎหมายมาร่วม จากนั้นให้วิทยากรต้นแบบไปถ่ายทอดให้กับเพื่อน ๆ ในวิทยาลัย และขยายผลไปยังโรงเรียนอื่น ๆ ในจังหวัดระนอง นอกจากนี้ยังจัดกิจกรรมรณรงค์และประชาสัมพันธ์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคร่วมด้วย

การอบรมวิทยากรต้นแบบ 30 คน เนื้อหาการอบรมประกอบด้วยการบรรยายในหัวข้อ

- เครื่องหนึ่งขีวิต โดยสำนักงานสาธารณสุข
- เหยื่อจากผู้ประสบเหตุบนถนน
- กฎจราจรจากสภ.เมืองระนอง
- พฤติกรรมเสี่ยงของการใช้รถใช้ถนน โดยแขวงทาง
- การแจ้งเหตุและการปฐมพยาบาล จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระนอง
 - การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายและการสอบใบอนุญาตขับขี่จากขนส่งจังหวัด
 - สูดทำเรื่องทักษะการขับขี่ วิทยาลัยเทคนิคระนองร่วมกับบริษัทป็นหุ้นของจังหวัดระนองในเครือสอนต้า

จากการประเมินผล พบว่า มีผู้เข้าอบรม 29 คน

ผลการประเมินความรู้ก่อนการอบรม พบว่า

- คะแนนต่ำสุด 12 คะแนน คะแนนสูงสุด 22 คะแนน คะแนนเฉลี่ย 16.31 คะแนน และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน(SD) 2.81

- ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวิทยากรต้นแบบพบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ระดับปานกลางคิดเป็นร้อยละ 65.5 รองลงมาที่มีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 34.5

ผลการประเมินความรู้หลังจากอบรม พบว่า

- คะแนนต่ำสุด 15 คะแนน คะแนนสูงสุด 23 คะแนน คะแนนเฉลี่ย 19.66 คะแนน และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน(SD) 2.02
- ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวิทยากรต้นแบบพบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ระดับปานกลางคิดเป็นร้อยละ 93.1 รองลงมาที่มีความรู้ระดับสูงร้อยละ 6.9

เมื่อหาความสัมพันธ์ของคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการอบรมพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการอบรมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$)

หลังจากวิทยากรต้นแบบได้ไปพูดคุยกับเพื่อนๆ พบว่า กลุ่มเพื่อนขาดความเชื่อความศรัทธา เนื่องจากไม่มีการบังคับใช้ ทำให้ไม่มีการปรับพฤติกรรม ดังนั้นเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ทางคณะทำงานจึงเข้าไปประชาสัมพันธ์โดยร่วมกับอาจารย์ในโรงเรียนและวิทยากรต้นแบบ และสนับสนุนการจัดกิจกรรมถ่ายทอดความรู้จากวิทยากรต้นแบบสู่ห้อง ๆ ในวิทยาลัยเทคนิคระนอง จำนวน 100 คน โดยจัดกิจกรรมเป็นฐาน

ฐานที่ 1 กฎหมายจราจร

ฐานที่ 2 ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์

ฐานที่ 3 การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมรณรงค์เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจากหน้าวิทยาลัยเทคนิคระนองถึงแยกสวนมังคุด เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2552 มีแขวงทางทาง อปพร. เข้าไปร่วมด้วย เป็นกิจกรรมรณรงค์โดยนักศึกษาวิทยากรต้นแบบที่บริเวณ สถานีบริการน้ำมันเทพสิรินทร์ และเมื่อวันที่ 6 ก.พ. 2553 มีกิจกรรมกีฬาภายในโรงเรียน โดยจัดเดินขบวนพาเหรด ตั้งแต่ชั้นอนุบาลระนอง จนถึงวิทยาลัยเทคนิค ถือธงถือป้าย เมาไม่ขับ ดื่มไม่ขับ

ผลการดำเนินงาน พบว่า นักศึกษาเทคนิคสวมหมวกนิรภัย และรักษาวินัยทางจราจรเพิ่มขึ้น มีย้อนศรลดลง

สิ่งที่พบ ได้แก่ การพูดคุยภาษาเดียวกันให้ผลลัพธ์ที่ดี (เพื่อนคุยกับเพื่อน พี่คุยกับน้อง)

สิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไป คือ

- ขยายความรู้ในสถานศึกษาเพิ่มขึ้น ทำต่อเนื่อง ทำบ่อยๆ
- เมื่อมีความรู้ ความมั่นใจก็ตามมา
- อย่างทึ่ง และอย่าท้อ

- การใช้กฎหมายมาช่วยทำให้เด็กปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่พึงประสงค์มากขึ้น

บทสรุปจากจังหวัดระนอง

จุดเริ่ม

- ใช้ข้อมูลสถิติ เชิงลึกเฉพาะกลุ่ม เน้นเยาวชน

หลักการ/แนวคิด

- สร้างต้นแบบ ให้เรียนรู้จากการปฏิบัติ และถ่ายทอดกันเอง

กระบวนการ

- วิเคราะห์สารสนเทศ
- ระบุกลุ่มเสี่ยง
- ชักชวนภาคี สหสาขา (ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์) และ พื้นที่ เข้ามามี ส่วนร่วม

จุดเด่น

- เริ่มจากการสร้างต้นแบบ ใช้กฎหมายเสริม ขยายผลด้วยภาษาเดียวกัน (เพื่อนคุยกับเพื่อน พี่คุยกับน้อง)

จังหวัดกระบี่

การดำเนินงานการแก้ไขอุบัติเหตุจราจรไม่สามารถดำเนินการตามลำพังหรือหน่วยงานเดียว ดำรวจจับอย่างเดียวโดยไม่คำนึงถึงเรื่องอื่นก็ไม่ประสบผล หรือ แขนงการทางจะสร้างถนน ถ้าไม่ประกอบด้วยคนอื่นก็ไม่ประสบผลเช่นเดียวกัน ชาวบ้านจะไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหรือไม่ปรับเปลี่ยนทัศนคติ การดำเนินงานจึงควรเป็นสหวิชาชีพ ที่ต้องเชื่อมโยงและบูรณาการไปด้วยกัน ต้องสร้างทีมงานเข้ามาทำงาน

ถึงแม้ว่าที่ผ่านมา จังหวัดจะมีคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วยหลาย ๆ หน่วยงานมารวมกัน แต่การทำงานยังอยู่ในระบบราชการ ทาง สสส. สอจร. จึงสนับสนุนงบประมาณมาพัฒนาเครือข่าย คนทำงานมาร่วมกันทำงาน โดยให้มีการพูดคุยกันง่าย ๆ คิดกันง่าย ๆ แล้วมาร่วมทำงานให้ง่าย ๆ เพื่อนำไปสู่ส่วนวัดกรรม และสรุปสุดท้ายคือทำอย่างไรเพื่อให้ลดอุบัติเหตุ ลดอัตราการตายลงได้ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นทางราชการดำเนินการ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องอุบัติเหตุจราจร เกี่ยวข้องกับการใช้รถ ควรมีส่วนร่วม และพยายามขยายเครือข่ายเล็ก ๆ ออกไปให้มากที่สุด

งานทางด้านตำรวจจะมีข้อมูลจำนวนมาก เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ บุคคลแรกที่ทราบก็คือ ตำรวจ จากการรับแจ้งเหตุ 191 จะทราบว่า เหตุเกิดที่ไหน เมื่อไหร่ รถอะไรชนกับรถอะไร ร้อยเวร เป็นบุคคลต่อมาที่จะบันทึกรายละเอียด ทำแผนที่เกิดเหตุ สัมภาษณ์ ผู้บาดเจ็บ ว่า อยู่ที่ไหน เป็นใคร เจ็บมากเจ็บน้อย คนตายเป็นใคร และสอบสวนถึงสาเหตุ เช่น เมา ถนนลื่น ความเร็วเกินอัตรา แต่ปัญหาของตำรวจอยู่ที่กระบวนการจัดเก็บข้อมูลไม่ดี เพราะส่วนของจราจรและพนักงานสอบสวนอยู่คนละส่วนกัน แม้จะอยู่โรงพักเดียวกัน และพนักงานสอบสวนมีหน้าที่รับผิดชอบคดีจำนวนมาก ทำให้ไม่สามารถบันทึกข้อมูลได้ครบถ้วน ทางแก้ไขที่ได้ดำเนินการ คือ การให้ตำรวจจราจรมานั่งคัดลอกในประจำวันทุกวัน ซึ่งการบันทึกได้เพิ่มขึ้นประมาณ 60%

จากสถานการณ์อุบัติเหตุในปี 2552 มีผู้เสียชีวิต 171 คน เกลี้ย 2 วัน ตาย 1 คน

	ปีงบประมาณ 2549	ปีงบประมาณ 2550	ปีงบประมาณ 2551	ปีงบประมาณ 2552
จำนวน	277 คดี	274 คดี	238 คดี	328 คดี
คดีอุบัติเหตุ				
ผู้บาดเจ็บ(สาเหตุ)	721 คน	266 คน	113 คน	95 คน
ผู้เสียชีวิต	117 คน	164 คน	147 คน	171 คน

จากสถานการณ์ ปัจจุบัน (ปี 2552) จำนวนผู้เสียชีวิต 171 คน (40 คนต่อแสนประชากร) จึงนำสู่การจัดทำแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด โดยมีกำหนดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555 กำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตของอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2555 ดังนั้น เป้าหมายการเสียชีวิตต่อแสนประชากรของจังหวัดกระบี่ (จังหวัดกระบี่ มีประชากร 424,539 คน (กันยายน 2552)

ปี 2553 = 68 คน (16 คนต่อแสนประชากร)

ปี 2554 = 64 คน (15 คนต่อแสนประชากร)

ปี 2555 = 60 คน (14 คนต่อแสนประชากร)

แผนประกอบด้วย 6 แผนงาน ดังนี้

- แผนงานการวางพื้นฐานสังคมผู้วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน 10 โครงการ
- แผนงานด้านการพัฒนาระบบเฝ้าต่อความปลอดภัย จำนวน 3 โครงการ
- แผนงานด้านนิติบัญญัติและการบังคับใช้กฎหมาย จำนวน 2 โครงการ
- แผนงานด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ จำนวน 5 โครงการ
- แผนงานด้านระบบสารสนเทศ การติดตาม ประเมินผลและพัฒนางานวิจัย จำนวน 2 โครงการ
- แผนงานด้านการจัดการความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ จำนวน 2 โครงการ

แนวทางการดำเนินงานของสอจร.เริ่มเข้าไปสู่งานประจำ ที่ให้ความสำคัญกับการขยายภาคีเครือข่าย และจากการพบปะพูดคุยกันบ่อยๆ เช่น

- โครงการตำบลนำร่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็น โครงการของสำนักงานขนส่ง โดยการคัดเลือกพื้นที่เป้าหมายเพื่อดำเนินการในระดับชุมชน โดยความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และส่วนราชการในระดับพื้นที่ชุมชน/ตำบล
- หรือ โครงการอบรมให้ความรู้เพื่อพัฒนาศักยภาพชุมชน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนในชุมชนอย่างยั่งยืน
- โครงการสัมมนาผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อเสริมสร้างความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินงานที่ผ่านมาจังหวัดกระบี่ได้มีการจัดกิจกรรมตามยุทธศาสตร์ทั้ง 5 E เช่น

การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และการมีส่วนร่วม เช่น โครงการอบรมปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนน ไม่ขับรถในขณะที่มึนเมาสุรา และการรณรงค์ประชาสัมพันธ์แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน กิจกรรมรณรงค์ “เมาไม่ขับ” ช่วงเทศกาลปีใหม่ (สำนักคุมประพฤติจังหวัดกระบี่) โครงการอบรมเยาวชนจราจรในสถานศึกษา การรณรงค์ขับขี้อปลอดภัยเพื่อองค์กรชาชนย์

ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร เช่น งานปรับปรุงจุดเสี่ยงของกรมทางหลวง ในโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4 ตอนทางแยกเข้ากระบี่ – ทางแยกเข้าลำทับ ระหว่าง กม.102 + 637 – กม. 102 + 987 ระยะทาง 0.350 กม. (บริเวณโรงเรียนบ้านน้ำจ่าน) การปรับปรุงจุดเสี่ยงถนนทางหลวงชนบทจังหวัดกระบี่ เช่น ปรับปรุงแก้ไขทางแยกและจุดต่อเชื่อม : สามแยกสาย กบ 1009 แยก ทล. 4 - บ.ทับไทร อ.คลองท่อม การปรับปรุงเรขาคณิตของทางสาย กบ 1007 แยก ทล. 4 – บ.เพหลา อ.คลองท่อม การปรับปรุงคอขวด : ก่อสร้างสะพาน คสล. สาย กบ 1034 แยก ทล 4 - บ.หนองพุด อ.เมืองกระบี่

ยุทธศาสตร์ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน เช่น การอบรมอาสาสมัครกู้ชีพและขึ้นทะเบียนจำนวน 874 คน การฝึกอบรมเครือข่ายเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ

ในส่วนงบประมาณ 1 แสน จังหวัดกระบี่ได้มีการจัดประชุมภาคีเครือข่ายทั้งหมด 8 ครั้ง ประชุมสัมมนาระดับชาติ สิ่งที่จะทำต่อไป คือ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยจัดให้ทีมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจากตัวแทนจากทุกอำเภอเข้ามาร่วม ทั้งภาคการศึกษา แขวงทาง ปก. ทางหลวงชนบท สาธารณสุข ฝ่ายปกครองทั้งระดับบนและระดับล่าง อส. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน มาร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ โดยท่านผู้ว่าฯมอบเรื่องนโยบาย หลังจากนั้นจะเป็นการอภิปรายของตัวแทนแต่ละหน่วย และประชุมกลุ่มแต่ละอำเภอ วางแผน ดำเนินการแก้ไขตามบริบทของตนเอง โดยหาแนวทางแก้ไขง่ายๆ ซึ่งก็จะทำให้ในระดับอำเภอมีการประสานงานกันต่อ โดยมีการวางแผนจากเครือข่ายเล็ก ๆ ที่มีอยู่ ขยายผลต่อไปยังเครือข่ายระดับประชาชนในท้องถิ่น

บทสรุปจากจังหวัดกระบี่

จุดเริ่ม

จากแผนงานปกติ และเครือข่ายในรูปแบบคณะกรรมการจังหวัด

หลักการ/แนวคิด

คิดง่ายๆ ทำง่ายๆ เน้นการทำงานเครือข่าย

กระบวนการ

พัฒนาศักยภาพเครือข่าย

วางแผนจากเครือข่ายเล็ก ๆ ที่มีอยู่ แล้วขยายผล

บูรณาการ โครงการปกติของหน่วยงาน

จุดเด่น

มีการประชุมเครือข่ายในรูปแบบคณะกรรมการจังหวัดอย่างเป็นทางการอย่างต่อเนื่อง

จังหวัดตรัง

จากสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของจังหวัดตรัง พบว่า ในปี 2550 มีผู้เสียชีวิต 170 คน คิดเป็น 27 คนต่อแสนประชากร ในปี 2551 สถิติผู้เสียชีวิตลดลง เนื่องจากการได้งบประมาณสนับสนุนจาก สสส. และ การทำงานร่วมกันเป็นภาคีเครือข่าย 5E ส่วนในปี 2552 จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 4 คน

ปีงบประมาณ	จำนวนครั้ง	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
2550	607	662	170
2551	645	661	134
2552	278	335	130

ส่วนสถิติของช่วงปีใหม่ มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงเฉลี่ย 14.86 ครั้งต่อวัน จังหวัดตรังจึงมีการดำเนินการเก็บข้อมูลเพิ่มเติม 1 เดือนจากวันที่ 5 มกราคม ถึง 10 กุมภาพันธ์ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 9 ครั้งต่อวัน เสียชีวิต 4 คน ซึ่งแสดงว่าช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วงเทศกาลจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าช่วงปกติ

สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 จังหวัดตรัง					ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงปกติ จังหวัดตรัง			
เทศกาลปีใหม่ 2553	จำนวนครั้ง	เป้าหมาย	เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	เฉลี่ยต่อวัน	ระยะเวลา 5 ม.ค.- 4 ก.พ.53	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ (คน)	เสียชีวิต (คน)
	104	91	14.29	14.86	31 วัน	279	315	4
ผู้เสียชีวิต	6	4	50	0.86	เฉลี่ยต่อวัน	9	10.16	0.13
ผู้บาดเจ็บ	112	100	12	16				

ในส่วนงบประมาณ 1 แสน จังหวัดตรังได้ดำเนินการประชุม 5 ครั้ง ส่งบุคลากรไปประชุมระดับชาติ และจัดประชุมเชิงปฏิบัติการผู้บริหารท้องถิ่น 1 ครั้ง โดยการประชุมได้เชิญภาคีเครือข่าย ในยุทธศาสตร์ 5E ร่วมประชุมเพื่อวิเคราะห์แนวทางที่จะแก้ปัญหการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัดตรัง

ผลการวิเคราะห์ปัญหาสาเหตุ ประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก คือ

- พฤติกรรมคน
- รถและยานพาหนะ

- สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

การดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรตามผลการวิเคราะห์ข้อมูล ได้มอบหมายให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการหรือจัดกิจกรรม เช่น ตำรวจใช้การบังคับใช้กฎหมาย ด้านถนน แขวงการทางได้ดำเนินการสำรวจกลุ่มเสี่ยงและแก้ไข

ผลการดำเนินการ ระหว่าง พ.ค. 51 – ก.พ.52 พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงทั้งผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต โดยกลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ กลุ่มอายุ 13 – 25 ปี รองลงมาเป็นแรงงาน 26 - 35 ปี ประเภทถนนที่เกิดมากที่สุด คือ ถนน อบต.

ตารางเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังดำเนินโครงการ

	พ.ค. 51- ก.พ. 52	พ.ค. 52- ก.พ. 53	ผลการดำเนินงาน เพิ่ม / ลด
จำนวนครั้ง	428	386	- 42
ผู้บาดเจ็บ	523	374	- 149
ผู้เสียชีวิต	103	94	- 9

ประเภทถนน	ร้อยละ
อบต./หมู่บ้าน	37.62
ทางหลวงชนบท	29.72
ทางหลวงแผ่นดิน	20.51
ในเมือง/เขตเทศบาล	12.15

หลังจากการดำเนินงานและวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า การตั้งด่านตรวจ ส่วนใหญ่เป็นการตั้งในเขตเมือง แต่การเกิดอุบัติเหตุพบมากในเขตชนบท ซึ่งเป็นถนน อบต. และถนนทางหลวงแผ่นดิน คณะทำงานจึงประชุมปรึกษาเพื่อที่จะแก้ไขปัญหา จึงได้จัดทำโครงการประชุมเชิงปฏิบัติการระดับผู้บริหารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้มอบนโยบาย เชิญหน่วยงานภาครัฐเข้ามาร่วมด้วย เพื่อจะได้ให้หน่วยงานภาครัฐและสถานศึกษามีส่วนร่วมรับผิดชอบท้องถิ่น เพื่อร่วมรณรงค์ ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดจึงมอบให้ท้องถิ่นไปดำเนินการจัดทำแผนและมอบให้ส่วนราชการอีก 9 ส่วน ร่วมกำกับ และร่วมรณรงค์ และป้องกันการลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งจังหวัด โดยได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม 2553 เป็นต้นไป



ผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง เป็นประธาน
มอบนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ให้แก่ผู้บริหาร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น



หัวหน้าส่วนราชการ และผู้บริหารสถานศึกษา รับ
มอบหมาย รับผิดชอบองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
(ตำบล 1 ส่วนราชการ)

บทสรุปจากจังหวัดตรัง

จุดเริ่ม

ใช้ข้อมูลสถิติเป็นจุดเริ่ม

หลักการ/แนวคิด

ท้องถิ่นมีส่วนร่วม / เป็นเครือข่าย

กระบวนการ

วิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ระดับท้องถิ่น

มอบหมายภารกิจให้หัวหน้าส่วนราชการและผู้บริหารสถานศึกษาเป็นที่เล็งใจให้แก่องค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่น (1ตำบล 1ส่วนราชการ)

จุดเด่น

ผู้ว่าราชการจังหวัด มอบเป็นนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้แก่ผู้บริหาร
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและสถานศึกษา

จังหวัดสตูล

จังหวัดสตูลมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ ปีละ 60 คน เฉลี่ยเดือนละ 5 คน หรือประมาณ 20 คนต่อประชากรแสนคน และก่อนปี 2552 การดำเนินงานยังไม่มีรูปแบบการทำงานอย่างสหวิชาชีพ ต่างคนต่างทำหน้าที่ของตนเอง หลังจากได้งบประมาณสนับสนุนจาก สอจร. มาให้ดำเนินการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสตูล ได้มีโครงการสืบสวนอุบัติเหตุ เป็นโครงการหนึ่งที่มีกิจกรรมย่อยหนึ่งในซึ่งงบประมาณนี้ในด้านการบริหารจัดการ โดยเริ่มต้นได้อย่างมีทิศทางและสำเร็จตามเป้าหมาย

การดำเนินงานเริ่มจากการนำข้อมูลความเป็นจริงมากกว่าการเสนอแค่ตัวเลข เช่น การนำเสนอข้อมูลอัตราการตาย 4 – 5 คน บาดเจ็บ 4 – 5 คน รถที่เกิดเหตุคือรถจักรยานยนต์ สาเหตุการเกิดเหตุเนื่องจากเมาไม่ขับ การนำเสนอรูปแบบนี้ข้อมูลไม่สดใหม่ การนำเสนอข้อมูลควรนำข้อมูลเหตุการณ์สำคัญ ๆ มานำเสนอให้กับสมาชิกได้เห็น ได้รู้สึกนึกคิด ได้ช่วยกันคิดและแก้ไขไปพร้อม ๆ กัน จึงได้มีการสืบสวนอุบัติเหตุมาเป็นตัวจุดชนวน โดยนำข้อมูลของปี 2551 และช่วงต้นของปี 2552 พิจารณาคัดเลือกอุบัติเหตุรายสำคัญ เลือกกรณีที่มีผู้เสียชีวิต หรือ กรณีมีผู้บาดเจ็บหลายราย หรือ จุดที่เกิดเหตุบ่อย หรือ กรณีที่ประชาชนสนใจ พนักงานสอบสวนเจ้าของคดี ศึกษา วิเคราะห์สาเหตุการเกิดเหตุแต่ละกรณี นำเสนอผลการศึกษาต่อสมาชิก/คณะกรรมการฯ ทราบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรายสำคัญเชิงลึก ผู้การอภิปราย แสดงความคิดเห็นในการทำ FOCUS GROUP กำหนดแนวทางการป้องกันแก้ไข ซึ่งมีการศึกษา วิเคราะห์หลายรูปแบบขึ้นกับพนักงานสอบสวน จำนวน 11 ราย

ตัวอย่างกรณีศึกษา

รถยนต์กระบะเสียหลักพลิกคว่ำชนเสาไฟฟ้า ที่ถนนสายละงู ฉลุง ม.6 ต.ควนโพธิ์ อ.เมือง จ.สตูล เมื่อวันที่ 14 มิ.ย.2552 เวลาประมาณ 12.50 น

ลักษณะการเกิดเหตุ

เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2552 ผู้ขับรถยนต์กระบะ 4 ประตู ชาวปัตตานี บรรทุกผู้โดยสารทั้งในห้องโดยสารและท้ายกระบะรวม 13 คน กลับจากการท่องเที่ยวถ้าภูผาเพชรเพื่อเดินทางไปเที่ยววังประจัน ตามถนนสายละงู - ฉลุง เมื่อถึงที่เกิดเหตุรถออกนอกทางเสียหลักชนเสาไฟฟ้าและพลิกคว่ำข้างทาง เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 6 คน บาดเจ็บสาหัส 8 คนและรถยนต์เสียหายทั้งคัน

สาเหตุการเกิดเหตุและความสูญเสีย

- คน – ร่างกายอ่อนเพลียจากการเดินทางท่องเที่ยว พักผ่อน (นอน) ไม่เพียงพอ มีอาการหลับในขณะเกิดเหตุ

- รถ – รถยนต์กระบะ 4 ประตู ไม่เหมาะสำหรับใช้เป็นรถนั่งโดยสารเกินกว่า 5 คน โดยเฉพาะกระบะบรรทุก ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อให้นักโดยสาร แต่เพื่อบรรทุกสิ่งของเท่านั้น

เส้นทางสู่ความสำเร็จ คือ จุดเริ่มต้นของการทำงานสืบสวนอุบัติเหตุของจังหวัดสตูล เกิดการประชุมแลกเปลี่ยน พนักงานสอบสวนเป็นกลไกหลักในการสืบสวน ศึกษา วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุ และการนำเสนอ ข้อมูลที่ได้เกิดจากผู้ปฏิบัติงานจริง และสดใหม่ มีการเลือก case ที่เกิดบ่อยหรือน่าสนใจ ทำให้มีการศึกษาตรงประเด็น ซึ่งทำให้เกิดเครือข่าย ความตื่นตัว และเข้มแข็งมากขึ้น นำมาสู่ความภาคภูมิใจ ได้รับความสนใจจากสื่อมวลชน เนื่องจากเป็นกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ครั้งแรกของจังหวัดสตูล นอกเหนือจากกิจกรรมการรณรงค์และตั้งจุดตรวจในช่วงเทศกาลสำคัญในปีที่ผ่านมา

บทสรุปจากจังหวัดสตูล

จุดเริ่ม

จาก MIS เริ่มการนำเสนอข้อมูลเชิงลึก

หลักการ/แนวคิด

ใช้การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ นำเสนอข้อมูลให้สดใหม่

กระบวนการ

เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการวิเคราะห์สาเหตุ เพื่อนำไปสู่การป้องกันและแก้ปัญหาการ

เกิดอุบัติเหตุ

นำบทเรียนของปัญหาที่พบมาพัฒนา

จุดเด่น

พนักงานสอบสวนเจ้าของคดีเป็นผู้เลือกคดีอุบัติเหตุ นำเสนอข้อมูลและวิเคราะห์หาสาเหตุ

จังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดเก่าแก่ เป็น 8 จังหวัดนำร่องของการทำงานเรื่องอุบัติเหตุตั้งแต่เริ่มต้นโครงการฯ จนรัฐบาลประกาศให้งานอุบัติเหตุให้เป็นวาระแห่งชาติ เมื่อปี 2546 ที่เริ่มโครงการฯ สสส. ให้งบประมาณมาสนับสนุนการดำเนินงานค่อนข้างมาก และลดลงเรื่อยๆ จาก 3 ล้านบาท เป็น 2 ล้านบาท 1 ล้านบาท และสุดท้าย 1 แสนบาท เมื่อมีเพียงงบบริหารจัดการจึงมีการปรับรูปแบบการดำเนินงานด้วยการพบผู้บริหารระดับสูง (ผู้ว่าราชการจังหวัด) ขณะนั้นคือ ท่านผู้ว่าสมพร ใช้บางยาง ซึ่งให้ความสนใจเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุค่อนข้างมาก

ตั้งแต่ปี 2546 – 2550 ได้ดำเนินงานโครงการฯ ระยะที่ 1-2 ตามแนวทางยุทธศาสตร์การป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร 5 E มีการดำเนินการ Focus Group จัดทำแผนสุขภาพจังหวัดสงขลา โดยได้กำหนดประเด็นอุบัติเหตุจราจรเป็นหนึ่งในแผนสุขภาพ ซึ่งท่านผู้ว่าแต่งตั้งคณะทำงานเร่งรัดการปฏิบัติงานป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสงขลา (คำสั่ง จังหวัดสงขลา ที่ 426/2548) เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน โดยจังหวัดสงขลาได้จัดรณรงค์ในการขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟส้วมหวมก และเป็นจังหวัดแรกของประเทศที่ประสบความสำเร็จในการรณรงค์นี้

แนวทางหรือแนวคิดในการดำเนินงานใช้แนวคิดสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา ของ ศาสตราจารย์ นพ.ประเวศ วะสี



จากการดำเนินงานที่ผ่านมา พบว่า การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรมักแก้ที่ปลายเหตุ จึงมีคิดว่าจะทำอย่างไรให้เด็กมีความรู้และจะทดแทนคนรุ่นต่อ ๆ ไป จึงมามุ่งเน้นในเด็กนักเรียน และสถานศึกษา เช่น หมวกกันน็อกกับเด็ก ทั้งนี้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดสงขลา ทั้ง อบจ. อบต. หรือเทศบาลสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินตามแผนสุขภาพ การดำเนินกิจกรรมต่างๆ

อาศัยวิทยาการที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงในพื้นที่ เช่น ตำรวจ สาธารณสุข หรือเหยื่อมาแล้วขับ มาเป็นเครือข่ายที่เข้มแข็ง

ในปี 2551 มีการทบทวนแผนสุขภาพจังหวัดสงขลา (ประเด็นอุบัติเหตุจราจร) พบว่า ผู้ประสบเหตุจะมีอายุระหว่าง ๑๔ – ๓๕ ปี เยาวชน วัยรุ่นเป็นวัยที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุด จากการขับรถซึ่ง จึงได้เกิดโครงการแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรในสถานศึกษาโดยการวิเคราะห์ปัญหาพร้อม ครู ผู้ปกครอง นักเรียน ในโรงเรียนมหาชิราวุธ และโรงเรียนวิเชียรชมสงขลา

โครงการความร่วมมือลดอุบัติเหตุจราจร “สงขลามหาชิราวุธ โมเดล” (ภายใต้แผนสุขภาพจังหวัดสงขลา ปี 2551) ใช้โรงเรียนเป็นฐาน (School-based Setting) ผลการดำเนินงานความร่วมมือลดอุบัติเหตุจราจร

1. โครงการเตือนก่อนสายร่วมใจช่วยเหลือนักเรียนที่กระทำผิด นักเรียนได้รับการดูแลช่วยเหลือ จำนวน 20 ราย โดยความร่วมมือจาก ผู้ปกครอง ศิษย์เก่า ตำรวจภูธรเมืองสงขลา
2. ประสานติดตั้งไฟกระพริบ สีแยกถนนหน้าโรงเรียนความร่วมมือจากเทศบาลนครสงขลา
3. กิจกรรมทักษะชีวิตพิชิตอุบัติเหตุ ในช่วงโมงทักษะชีวิต 6 ชั้น 6 คาบ ความร่วมมือจากวิทยากร “เหยื่อมาแล้วขับ” และตำรวจจราจรเมืองสงขลา บรรยายประสบการณ์ตรงกับชีวิตที่เหลือและกฎหมายจราจร
4. พัฒนาทักษะการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อกระจายเสียง (ดีเจนักเรียน) ความร่วมมือจากภาคเอกชน สนับสนุนวิทยากร / นักจัดรายการวิทยุ
5. อบรมขับขี่ปลอดภัย พร้อมจัดให้มีการสอบใบอนุญาตขับขี่รถให้กับนักเรียนและบุคลากรในโรงเรียนทุกคน ที่มีสิทธิได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดย ร่วมกับโครงการขับขี่ปลอดภัยใส่ใจกฎจราจรจังหวัดสงขลา
6. โครงการจิตอาสาเพื่อผู้บาดเจ็บฉุกเฉิน(EMS Junior) ความร่วมมือจากอาสาสมัคร เครือข่ายศูนย์เรนทรสงขลา
7. ประกาศสื่อรณรงค์ลดอุบัติเหตุจราจรสื่อรณรงค์ลดอุบัติเหตุประเภทการ์ตูนเล่มเล็ก และโปสเตอร์รณรงค์ลดอุบัติเหตุ
8. แสดงนิทรรศการ “สงขลามหาชิราวุธ โมเดล” ปี 2551 ในวันที่ “รวมพล คนรัก ม.ว.” ครั้งที่ 3

จากการดำเนินงานโรงเรียนต้นแบบ “สงขลามหาชิราวุธ โมเดล” ได้มีการพัฒนาสู่ความยั่งยืนด้วยการ บรรจุหลักสูตรการเรียนรู้ “ทักษะชีวิต” ด้านอุบัติเหตุจราจร จัดทำแบบบันทึกพฤติกรรมนักเรียน และเพิ่มความดี และขยายผลสู่สถานศึกษาเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ร่วมกับชมรมลดอุบัติเหตุเมืองหาดใหญ่ ขณะนี้ได้ประสานกับบริษัทโตโยต้า เพื่อให้โมเดลนี้ได้ขยายไปสู่ที่อื่น ๆ

ด้วย นอกจากนี้เครือข่าย หน่วยงานและภาคีที่เกี่ยวข้องผลักดันให้ผู้บริหารกำหนดเป็นนโยบายของสถานศึกษา ด้านสุขภาพอนามัย

ในปี 2552 มีการเชิญพระสงฆ์ที่เป็นครูสอนศาสนาไปประยุกต์กับคำเทศน์เพื่อสอนคนที่เข้าวัด ไปฟังเทศน์ฟังธรรมในวันพระ “ธรรมะกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร” “ฝ่าอุ้งมือมรณะ ตำรวจ หมอ พระ” ด้วยการถวายความรู้พระสงฆ์ / วิเคราะห์ห่อริยสังจะ 4

ถวายความรู้พระสงฆ์ / วิเคราะห์ห่อริยสังจะ ๔

ปี ๒๕๕๒ “ฝ่าอุ้งมือมรณะ ตำรวจ หมอ พระ”



- “ธรรมะกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร”



นอกจากการดำเนินงานในสถานศึกษาและผู้นำศาสนาแล้ว จังหวัดสงขลายังใช้งบประมาณจากสอจร. ในการพัฒนาเครือข่ายการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร จัดเวทีและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุระดับพื้นที่ 6 พื้นที่ นำร่อง ใน 6 อำเภอ

บทสรุปจากจังหวัดสงขลา

จุดเริ่ม

เป็นจังหวัดนำร่องในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ระยะที่ 1

หลักการ/แนวคิด

แนวคิด สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา

กระบวนการ

พัฒนาเครือข่ายการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่อง

ขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของเครือข่าย

แลกเปลี่ยนเรียนรู้

จุดเด่น

ขับเคลื่อนจากเครือข่าย และภาคีที่เกี่ยวข้องกำหนดเป็นนโยบายของสถานศึกษา ในการบรรจุหลักสูตรการเรียนรู้ “ทักษะชีวิต” ด้านอุบัติเหตุจราจร

การมีส่วนร่วมของผู้นำศาสนา “ธรรมะกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร”

จังหวัดพัทลุง

ข้อมูลที่น่าสนใจ จากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพัทลุงในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550 – 2551 พบว่า ในปีใหม่ 2552 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 10 ผู้บาดเจ็บลดลง ร้อยละ 44 แต่มีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น เท่าตัว และเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 พบว่า ในเทศกาลปีใหม่มีการเกิดอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น

	ปีใหม่ 51	ปีใหม่ 52	ปีใหม่ 53	ผลต่างปี 52 -53
จำนวนครั้ง	40	36	62	170%
ผู้บาดเจ็บ	41	23	73	217%
ผู้เสียชีวิต	2	4	4	0%

ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (ข้อมูลจากตำรวจภูธรจังหวัดพัทลุง)

ปีงบประมาณ	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)
2550	108
2551	93
2552	111

จากข้อมูลดังกล่าว จึงได้มีการทบทวนกิจกรรมที่ได้ดำเนินการว่า สาเหตุใดในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2553จึงมีผู้บาดเจ็บจาก 23 เป็น 73 รายเพิ่มขึ้นกว่า 217% และเมื่อวิเคราะห์ข้อมูลรายปีจากตำรวจ พบว่า ในปี 2552 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นจาก 93 รายเป็น 111 ราย โดยสิ่งที่อยากให้เกิด คือ การที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทุกระดับ บูรณาการอย่างเป็นรูปธรรมดำเนินการอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง มีเป้าหมายร่วมกันที่ชัดเจน เยาวชน นักเรียน นักศึกษา ประชาชน มีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น และมีส่วนร่วมในการดำเนินการมากขึ้น นอกจากนี้ควรมีฐานข้อมูลเชิงลึก เพื่อวิเคราะห์สาเหตุ ปัจจัยเสี่ยง เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาย่างมีระบบต่อไป

กิจกรรมที่ได้ดำเนินการแล้ว คือ การประชุมคณะทำงาน ฯ การจัดทำแผนปฏิบัติการฯ จังหวัดพัทลุง เริ่มมีทีมภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ เอกชน ประชาชน ให้ความสนใจ และร่วมบูรณาการมากขึ้น เกิดแผนปฏิบัติการฯ 2553-2555 ซึ่งได้เชื่อมโยง กับแผนงานของหน่วยงาน / แผน อปท. บางส่วน

สิ่งที่เกิดหลังจากการดำเนินการ คือ ผู้บริหารให้ความสำคัญมากขึ้น ผู้ว่าราชการจังหวัดได้ให้แนวคิดไว้ว่า การทำงานกับเรื่องของประชาชน การรณรงค์เป็นเรื่องที่สำคัญ ทำอย่างไรก็ได้ให้เขารับรู้ เข้าใจแล้วปฏิบัติ การจะทำงานให้สำเร็จได้นั้นคือเครือข่าย การจะทำให้เครือข่ายเข้มแข็งได้นั้นคือแกนนำ ต้องอดทน ต้องขยัน ต้องหมั่นคุย ต้องพบกันบ่อยขึ้น พบกันมากขึ้น มีปัญหาอะไรก็มาพบกันมาคุยกัน มาร่วมกันคิดร่วมกันทำ ร่วมกันไปสู่ความสำเร็จ ซึ่งขณะนี้เครือข่ายให้ความสนใจมากขึ้น หน่วยงานร่วมกับจับมือกันแน่นมากขึ้นในการก้าวไปสู่ความสำเร็จในวันหน้า

ปัจจัยสู่ความสำเร็จ คือ “ ทีมงาน และ เครือข่าย ” ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีความสำคัญยิ่ง ที่ต้องร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมแก้ไขปัญหา ร่วมยินดีกับความความสำเร็จ จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ตรงประเด็น ถูกที่ ถูกเวลา และ เป็นไปตามที่คาดหวัง

บทสรุปจากจังหวัดพัทลุง

จุดเริ่ม

ข้อมูลอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้น

หลักการ/แนวคิด

การสร้างเครือข่ายภาคี และการทำงานแบบสหวิชาชีพ ที่ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมแก้ไขปัญหา ร่วมยินดีกับความสำเร็จ

กระบวนการ

วิเคราะห์ข้อมูล

ขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมแบบสหวิชาชีพ

จุดเด่น

ผู้บริหารให้ความสำคัญและแนวคิดในการดำเนินงาน

เครือข่ายการทำงานนอกเหนือจากการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

จังหวัดนราธิวาส

ใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ การดำเนินงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจرائمืดข้อจำกัด
หลายประการ เช่น

- ความแตกต่างทางภาษา ศาสนา
- ความแตกต่างทางอัตลักษณ์
- ความหวาดระแวงต่อเจ้าหน้าที่รัฐ
- การก่อความไม่สงบ การก่อเหตุร้ายวัน

จังหวัดนราธิวาสเมื่อได้งบประมาณจาก สอจร. ได้มีการทบทวนบทเรียนจากสิ่งที่ได้
ดำเนินการ พบว่า จังหวัดนราธิวาสมีฐานที่เข้มแข็ง ผู้บริหารให้ความสนใจ ส่วนใหญ่การ
ประสานงานเป็นแนวราบ ซึ่งการเข้าถึงใจของชาวนราธิวาส เข้าถึงท้องถิ่นนั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐที่
จะเข้าถึงใจประชาชน ต้องมีวิธีการ มียุทธวิธี ทีมงานจึงมีการวางแผน มีการพบปะพูดคุยแสวงหา
ความร่วมมือ และสุดท้ายจากบทเรียนทำให้เกิดนวัตกรรม คือการศึกษาตระเกรงใส่หมวกนิรภัย
ท้ายมอเตอร์ไซค์ นอกจากนี้ยังมีการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ 5 E เช่น

การบังคับใช้กฎหมาย ด้วยการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด ตั้งจุดเคลื่อนที่เร็วช่วงเทศกาล ใช้
มาตรการทางกฎหมายกระตุ้นให้สวมหมวกกันน็อก

การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ เช่น การรณรงค์ในช่วงเทศกาล ผลิตสื่อ
ประชาสัมพันธ์ผ่านวิทยุ การรณรงค์ประชาชนทั่วไป

การมีส่วนร่วมและการสร้างเครือข่าย เช่น สำนักงานปภ.นราธิวาส ประชาสัมพันธ์ สภ.
เมืองนราธิวาส สาธารณสุขจังหวัดนราธิวาส รพ.นราธิวาสราชนครินทร์ สข.นราธิวาส อบจ.
นราธิวาส เทศบาลเมืองนราธิวาส บริษัทประกันภัย

การดำเนินงานของจังหวัดนราธิวาสเน้นยุทธศาสตร์เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา ซึ่งปัญหาสาม
จังหวัดชายแดนจังหวัดภาคใต้ที่มีผู้ก่อความไม่สงบ มีผู้ก่อเหตุเผาเมืองนราธิวาส ช่วงที่ผ่านมา จึง
ศึกษาวิธีการว่าเขามีวิธีการอย่างไร จึงสามารถดึงมวลชนได้

ยุทธศาสตร์ คือ การเข้าใจ เข้าถึงและพัฒนา การเข้าใจคือ พื้นที่ทั้ง 3 จังหวัด การที่จะไป
พูดคุยกับชาวบ้านโดยตรง จะต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่เป็นมุสลิม เพื่อไปพูดคุยสื่อสารภาษา
ของเขา ให้เขาเข้าใจ เป็นศาสนาของเขา และสุดท้ายคือให้ผู้นำชุมชนเป็นผู้ประสานงาน แต่สำคัญที่
ต้องให้ความจริงใจกับพวกเขาชาวบ้านก็จะมีส่วนร่วม ความจริงใจก็จะเกิด จากการใช้แนวคิดสู่
การเข้าใจ เข้าถึง และพัฒนามาเป็นแก่นเป็นหลักของการดำเนินงาน ทำให้ได้ความรู้เพิ่มขึ้น

ตัวอย่าง Case เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ มีรถกระบะชนที่สี่แยก ทำให้เกิดอึดถือปีกับต้นไม้
ทำให้มีผู้บาดเจ็บ และไม่สามารถช่วยเหลือผู้บาดเจ็บได้ ผู้บริหารประชุมหารือกันเกี่ยวกับการตัด
ถ่างเพื่อช่วยผู้บาดเจ็บ

บทสรุปจากจังหวัดนราธิวาส

จุดเริ่ม

ทบทวนบทเรียนจากสิ่งที่ได้ดำเนินการมา

หลักการ/แนวคิด

เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา หาแนวร่วม และจริงใจ

กระบวนการ

ทำงานแนวราบ แบบไม่เป็นทางการ

เริ่มจากการบังคับใช้กฎหมาย

สร้างความเข้าใจของชุมชน พื้นที่ ชาวบ้าน

ใช้เจ้าหน้าที่ ผู้นำศาสนา เครือข่ายเหยื่อมาเป็นแนวร่วมทางการทำงาน

จุดเด่น

- ผู้บริหารและทีมงานเข้มแข็ง
- สามารถประสานงานในแนวราบความสัมพันธ์ดีมาก
- ทีมงานมีการประชุมวางแผนแก้ปัญหาติดตามงานอย่างต่อเนื่อง

จังหวัดภูเก็ต

วัตถุประสงค์ของการดำเนินงานตามการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน (สจร.) ของจังหวัดภูเก็ต คือ

1. เพื่อขับเคลื่อนคณะทำงาน ซึ่งปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุ ทางถนนอย่างมีแบบแผน
2. เพื่อพัฒนาภาคีเครือข่ายในจังหวัด ทั้ง 6 ยุทธศาสตร์ (การบังคับใช้กฎหมาย, วิศวกรรมจราจร, การประชาสัมพันธ์ และการเผยแพร่ความรู้, การมีส่วนร่วมเสริมกำลัง, การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการติดตามประเมินผล)

แนวทางการขับเคลื่อนคณะทำงาน และพัฒนาเครือข่ายของจังหวัดภูเก็ต จะใช้ฐานข้อมูล MIS ใช้เหตุการณ์ปัจจุบัน น่าสนใจ และนโยบายระดับชาติถึงท้องถิ่นมาเป็นสิ่งกระตุ้น และดำเนินงานด้วยหลักการ PDCA และพัฒนาข้อมูลให้เป็นปัจจุบันเพื่อให้เครือข่ายและคณะทำงานมีความตื่นตัวอยู่ตลอดเวลา

สำหรับข้อมูลของจังหวัดภูเก็ต จะนำข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน ข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับนโยบายชาติ เช่น เมาไม่ขับ และข้อมูลใหม่ ๆ 7 วันจับขังปลอดภัยเกิดไ้ท้องคร้าชั้น ในเทศกาลปีใหม่ นำมาเป็นไฮน์ไลท์ นอกจากนี้ ยังมีการกระตุ้นคณะทำงาน เป็นช่วงเวลาต่าง ๆ เช่น ช่วงเทศกาลสงกรานต์ หรือกิจกรรมของท้องถิ่นขึ้นอยู่ว่าท้องถิ่นนั้นจะมีกิจกรรมอะไร และเมื่อได้ฐานข้อมูลเปลี่ยนแปลงและน่าสนใจต้องนำเสนอข้อมูลในรูปแบบที่ผู้เข้าร่วมทำงานได้เห็นอย่างชัดเจน (Powerpoint) โดยฐานข้อมูลที่ใช้ อาจใช้ฐานข้อมูลที่เปรียบเทียบกับปีปัจจุบันกับปีที่แล้วว่าเป็นอย่างไร และทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับแผนและบริบทของจังหวัด ถึงแม้ว่าในปี 2553 กิจกรรมจับขังปลอดภัยเกิดไ้ท้องคร้าชั้นของจังหวัดภูเก็ตจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น 8 ราย แต่ก็ให้ถือโอกาสนี้เป็นการกระตุ้นให้เกิดการทำงาน และวิเคราะห์ข้อมูลถึงกลุ่มเสี่ยง สาเหตุ แล้วนำผลการวิเคราะห์นั้นนำมาสร้างและพัฒนาเครือข่ายในการทำงานตามยุทธศาสตร์ 5 E

สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ใน จว.ภูเก็ต
“ข้อมูลต้องเป็นปัจจุบัน”

ส.ภ.	ส.ค.52	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	น.ค.2553
เมืองภูเก็ต	2	2	4	2	4	9
กะทู้	0	0	1	0	0	0
อลาง	4	2	3	1	0	0
ฉลอง	1	2	0	0	3	1
ท่าฉัตรไชย	0	2	1	2	1	1
เชิงทะเล	1	0	0	1	0	0
ทุ่งทอง	1	2	1	0	1	4
กมลา	0	1	0	0	0	1
ทั้งจังหวัด	9	11	10	6	9	16

ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนโครงการ
“7 วันจับขังปลอดภัย เกิดไ้ท้องคร้าชั้น 2553” ภูเก็ต

รายการ	ปี52	ปี53	เพศ		อายุ (ปี)		
			ชาย	หญิง	1-19ปี	20-39ปี	40ปีขึ้นไป
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	58	86	81	19	20	54	26
บาดเจ็บ	58	92	74	18	17	53	22
ผู้ตาย	3	8	7	1	3	1	4

สาเหตุอุบัติเหตุ
“7 วันขับขี่ย่ปลอดภัย เทลท์ท้องถิ่นรำนัน 2553 ” ภูเก็ท

สาเหตุ	จำนวน
เมาสุรา	26
ขับเร็ว	13
ตัดหน้ากระชั้นชิด	9
แข่งรถผิดกฎหมาย	5
ไม่มีใบขับขี่	3
มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย	3
หลับใน	2
มีสิ่งกีดขวางบนถนน	1
ทัศนวิสัยถนนไม่ดี (แสงสว่าง)	1

นอกจากข้อมูลที่ต้องพร้อมที่จะนำเสนอคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อน และต้องพร้อมนำเสนอผู้ที่สามารถผลักดันการดำเนินงานของเครือข่าย

ส่วนการดำเนินการขับเคลื่อนคณะทำงาน จะดำเนินการในรูปแบบการประชุมทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการตามบริบทหรือสถานการณ์ ภายใต้แนวคิด 5 ช โดยใช้ MIS เป็นสิ่งกระตุ้น/เชื่อมในการประชุม

การประชุมขับเคลื่อนเครือข่าย/คณะทำงาน/ทีมงาน

<p style="text-align: center;">เป็นทางการ</p>  <p>คณะทำงานโครงการฯ</p>  <p>คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการร่วม ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์</p>  <p>ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน</p>  <p>ทีมงานการจัดทำแผนปฏิบัติการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระดัท้องถิ่น ปี 2553 - 2555</p>	<p style="text-align: center;">ไม่เป็นทางการ</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> “ประชุม กินข้าว เล่าเรื่อง” </div> <ul style="list-style-type: none"> - ศาลอัยการจังหวัดภูเก็ต - เครือข่ายเหยื่อเมาไม่ขับ - มูลนิธิกุศลธรรม  <p>อาจารย์ศันย์ วิทยาลัยเทคนิคภูเก็ต</p>  <p>ประสานข้อมูลกับท้องถิ่น - อบจ. - ทม.กะทู้</p>
--	---

ในปี 2553 จังหวัดยังมีการเชื่อมภาคีเพิ่มขึ้นเพื่อประสานความร่วมมือในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ 6 E ด้วยการนำเสนอสถานการณ์/ข้อมูลของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การดำเนินงานมีดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย
 - การประสานข้อมูลและปรึกษาหารือกับอัยการจังหวัด , ผู้พิพากษา เพื่อหาแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มงวดมากขึ้น

- การใช้กล้อง CCTV เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่เทศบาลเมืองภูเก็ต
- โครงการกวาดชั้นวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุ365 วัน เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดวินัยจราจร เป้าหมาย คือ จำนวนการเรียกตรวจเพิ่มขึ้นจากปี 2551 ร้อยละ 10

2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย เช่น ปรับปรุงพื้นผิวถนน เพิ่มไฟสะท้อนแสง ทาสีเส้นจราจรในพื้นที่ที่เป็นเสี่ยงภัย เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงฯและอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงดังกล่าวลดลงร้อยละ 10 โดย แขวงทางภูเก็ต สนง.ทางหลวงชนบทจังหวัดภูเก็ต และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร ถึงแม้ว่าถนนของภูเก็ตจะมีการปรับปรุงถนนอยู่ตลอดเวลา แต่จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตยังไม่ลดลง จึงขอความร่วมมือจากวิทยาลัยเทคนิค ในการตรวจวัดสภาพถนน และสำรวจทางหลวงในการตรวจวัดความเร็วรถ นอกจากนี้ยังมีการบูรณาการกำลังจากเจ้าหน้าที่สายตรวจ สนง.ขนส่งจังหวัดภูเก็ต เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ สนง. ปก. จ. ภูเก็ต สมาชิก อปพร.สังกัดศูนย์ อปพร.จังหวัดภูเก็ต และกำลังสมาชิก อปพร.ในพื้นที่ ดำเนินการจัดทีมสายตรวจ ใช้ชื่อชุดสายตรวจว่า สายตรวจเฝ้าระวังอุบัติเหตุจังหวัดภูเก็ต เพื่อสำรวจจุดเสี่ยง/จุดไม่ปลอดภัย/จุดอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และนำข้อมูลที่ได้แจ้งหาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรหรือปรับปรุงซ่อมแซมต่อไป

4. ยุทธศาสตร์ด้านการประชาสัมพันธ์และด้านการมีส่วนร่วมและ Empowerment

สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต และ สนง.ปก.จ.ภูเก็ต ได้ร่วมจัดทำโครงการอาสาจราจร ฝึกอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรและปลูกฝังจิตสำนึก/ทัศนคติที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนน ในเยาวชนกลุ่มเสี่ยงในระดับมัธยมศึกษา โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย จัดทำป้ายไว้นิลเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การทำสปอตวิทยุประชาสัมพันธ์ทางรายการ Phuket radio pool และเคเบิลทีวี การจัดทำคู่มือขับขี่ปลอดภัยลดอุบัติเหตุทางถนน การทำสื่อให้ทางด้านเคเบิลทีวี เพื่อช่วยในการประชาสัมพันธ์ เช่น การสัมภาษณ์เหยื่อมาแล้วจับ การใช้กล้อง CCTV เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่เทศบาลเมืองภูเก็ต

5. ยุทธศาสตร์ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน เช่น การฝึกซ้อมแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจากการคมนาคม เพื่อเตรียมความพร้อมช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยองค์การบริหารส่วนตำบลป่าคลอก ตำบลป่าคลอก อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต

6. ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล โดยการจัดการประชุมคณะทำงานทบทวน และวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน



บทสรุปจากจังหวัดภูเก็ต

จุดเริ่ม

ใช้ฐานข้อมูล MIS

หลักการ/แนวคิด

แนวคิด 5 ช. PCDA ใช้ MIS เป็นจุดเชื่อม

กระบวนการ

เน้นการขับเคลื่อน คณะทำงานและการพัฒนาเครือข่าย

ใช้ต้นทุนเดิม ข้อมูลที่มีอยู่ในพื้นที่

เชื่อมการทำงาน และแสวงหาความร่วมมือกับภาคีที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งรูปแบบเป็นทางการ

และไม่เป็นทางการ

เพิ่มการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อในท้องถิ่น

จุดเด่น

มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

มีความร่วมมือจากภาคีที่หลากหลาย